



wijkvereniging leidschendam-zuid

Gemeente Leidschendam-Voorburg,
T.a.v. Mevrouw P. van der Ark, meneer B. Ligthart, Ondersteuning PMA
Burgemeester en Wethouders en Raadsleden van de gemeente Leidschendam-Voorburg

Betreft: Reactie Wijkvereniging Leidschendam-Zuid informatieavond dd. 9 december 2019,
verkeerscirculatievarianten Leidschendam-Zuid en parkeerterrein Venestraat.

Leidschendam, 31 januari 2020

Geachte mevrouw Van der Ark, meneer Ligthart, ondersteuning PMA, B&W en raadsleden,

Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst op 9 december 2019 in de Binnenhof willen wij, bestuur van Wijkvereniging Leidschendam-Zuid, aan de hand van de uitgereikte A3-poster "Aanleiding en doel onderzoek" het volgende opmerken:

VIJF SCENARIO'S

Scenario 1

Onze voorkeur gaat uit naar Scenario 1, het ontsluiten van het parkeerterrein achter de Venestraat via de Tol, om de volgende redenen:

- Voor de kruising van de Jagerstraat met de Venestraat is dit het minst gevaarlijke optie voor langzamer verkeer.
- Minder verkeer door de smalle woonstraat Jagerstraat in vergelijking met de andere scenario's.
- Het parkeerterrein Venestraat blijft zo voor de bewoners van de wijk, zoals toegezegd door de gemeente tijdens de vorige overleggen. Dus niet direct voor de horeca en winkels in het Damcentrum en wel als verlichting van de te hoge parkeerdruk in Zuid.
- Procentueel blijft de toename van het verkeer in de Tol lager. De toename van het verkeer in de Tol heeft ook te maken met het IKC de Tol en de sporthal, betreffend verkeer hoort op deze locatie, dus moet daar ook parkeren. Hierdoor wordt de parkeerdruk voor de bewoners ontlast.
- Als u (de gemeente) de trots op ons Damcentrum en het Sluiscomplex wil tonen, betekent dit autoluw maken en zoveel mogelijk zorgen voor een goede uitstroom van

autoverkeer. Bij meer verkeer door de Jagerstraat is dit instromend naar het Centrum in vergelijking met de Tol.

- De parkeerverwijzing moet duidelijk aangegeven worden met “P de Tol” of “P Zuid”. Niet met ‘P Leidsekade’, ‘P sluisgebied’ of ‘P centrum’, zodat parkeertoerisme niet gestimuleerd wordt.

Wat extra belangrijk is, nu uitbreiding van de blauwe zone, die voor Zuid geen oplossing betekent, nog aan de orde blijft. Uitbreiding van de blauwe zone zal de parkeerdruk in de buurt alleen maar meer onder druk zetten.

Scenario 1A

Scenario 1A, het ontsluiten van het parkeerterrein achter de Venestraat via de Tol en het afsluiten van het Sluisplein voor autoverkeer.

- Afsluiting van de het Sluisplein lost voor de veiligheid niets op. Het grootste probleem zijn de fietsers en voetgangers zelf.
- De terrassen aan de gevel van de horeca zouden weer gewoon stoep moeten worden om de veiligheid te verbeteren.
- De terrassen gelegen tegen de sluis zouden onderling verbonden moeten worden, omdat men nu bij een vol terras om van het ene naar het andere terras te gaan eerst weer op de weg moet stappen. Verder is deze stoep te hoog om goed het terras op te kunnen, voor rollators, kinderwagens, enz. is niet eens plaats. Dit maakt dat er regelmatig gevaarlijke situaties optreden, die niets met de inrichting van het Sluisplein als weg te maken hebben.

Als de terrassen langs de sluis onderling verbonden zouden zijn, kan er met twee toegankelijke trappen en schuine opgangen voor andere voertuigen volstaan worden en zou de veiligheid ook voor de terrasbezoekers zeker verbeterd worden. Dat zou voor de horeca, maar vooral voor de vergunning-afgifte van de gemeente een belangrijke afweging moeten zijn. Haalbaarheid van leefbaarheid dus, niet de onderlinge concurrentie of de economische motieven, die nu de boventoon voeren.

CONCLUSIES SCENARIO'S

Verkeersveiligheid

Scenario 2 het ontsluiten van het parkeerterrein achter de Venestraat via de Jagerstraat en uitrijden via de Tol. Scenario 2A het afsluiten van het Sluisplein voor autoverkeer.

- De scenario's 1A, 2 en 2A leiden tot een onacceptabele situatie op de kruising Jagerstraat/Venestraat. Vanwege de hoeveelheid fietsers in de Venestraat zou er niet meer verkeer door de Jagerstraat aangevoerd moeten worden. De Venestraat is aangewezen als fietsstraat, tweezijdig, en kent een hachelijke staat van bestrating. Er is over dit, nu al gevaarlijke punt, al meerdere malen door diverse bewoners ingesproken, dat kunt u niet zo maar opzij leggen.
- Bij de scenario's 1A en 2A wordt de rijrichting voor auto's in de Venestraat vanaf Jagerstraat richting de Leidsekade omgekeerd. Dit maakt het heel onveilig voor de fietsers vanaf de Noordelijke Sluisbrug in de richting van de Venestraat, zij fietsen

met vaart vanaf de Sluisbrug omlaag de Venestraat in en krijgen dan ineens te maken met tegenliggers, tegemoetkomende auto's, maar ook vrachtwagens! Zeer gevaarlijk, want uitwijken wordt heel lastig. We begrijpen dan ook de ingebrachte "capaciteit" cijfers niet, deze worden niet in context gezet, wat als je het over verkeersveiligheid hebt cruciaal is. Dan gaan normen voor op verkeersveiligheid (de inschatting wat haalbaar is voor en tezamen met de omgeving bekeken), niet droge capaciteit (hoeveel verkeer er in 24 uur door een straat geperst kan worden). In de huidige situatie is het voor alle verkeersdeelnemers veel overzichtelijker. De draaicirkel voor vrachtwagens vanaf de Jagerstraat naar de Venestraat richting de Leidsekade is erg krap. Er zijn veel bedrijven op de Leidsekade gevestigd, die met vrachtwagens bevoorrad worden, maar ook het terras van Pannekoe bevindt zich nog meer in het nauw. Moeten die vrachtwagens en ondernemers aan de Leidsekade zich dan een heel jaar aan venstertijden houden, terwijl het Sluisplein maar een paar drukke dagen in het jaar heeft?

Doorstroming/Bereikbaarheid

Het benoemen van de 'capaciteit' in de Damhouderstraat haalt alles uit zijn verband. De Damhouderstraat is veel breder, dan de andere straten. Het gaat om de onderlinge verbanden en de bewoning van de straten, die zou de capaciteit moeten bepalen. Dit is niet volgens de gemeentelijke norm, de definitie van de "capaciteit" is niet bekend. Het per straat opdelen haalt het verband uit de gegevens m.b.t. doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid. Samenhang in rij- en inrichting, gebruik, soort en omgeving is te belangrijk om 'capaciteit' cijfers op te werpen. Het maakt veel verschil een oud of nieuw huis en wel of geen stoep of tuin in een straat. En in een enorm oud centrum met nauwe straatjes en weinig moderne overzichtslijnen is samenhang cruciaal. Zo wordt er totaal voorbij gegaan aan de brugopeningen, files en het feit dat niet alle huizen in het gebied onderheid zijn. Maar ook aan wat de daadwerkelijke 's zomerse verkeerspijnpunten zijn: te weinig fietsnietjes voor stalling, kuddes (race)fietsers, moeilijke opstap naar terrassen en de terrassen zelf, zodat voetgangers klem zitten, omdat ze geen uitwijkmogelijkheid meer hebben. Capaciteit is ondergeschikt aan normen en leefbaarheid! Capaciteit kijkt niet naar veiligheid en oplossingen.

Leefbaarheid

- In Scenario 1 wordt de leefbaarheid in het sluisgebied het minst aangetast maar de capaciteit is daar wel bereikt.
- In de Tol zal het altijd drukker worden vanwege meer leerlingen op het IKC en de nieuwe sporthal. Om de parkeerdruk voor de bewoners van de Tol te verlichten is toegang tot het parkeerterrein belangrijk, want het wordt toch sowieso drukker.
- Een extra fietspad in de Tol zal de leefbaarheid/veiligheid verbeteren, zeker voor de kinderen die naar school en naar huis leren fietsen.
- Met betrekking tot de verblijfsfunctie bij het afsluiten van het Sluisplein het volgende: Het sluisplein blijft een openbare weg en er mogen nog steeds fietsers en scooters overheen, want die zullen niet door de Venestraat en Jagerstraat gaan

omrijden, zeker niet als zij vanaf de Leidsekade komen en richting de Delftsekade gaan. Van het Sluisplein kan je echt geen promenade maken!

- U noemt bij de conclusies van zowel Scenario 1A als 2A dat er geen knelpunten zijn. Hier zou bij beide scenario's toch moeten staan dat bij omkering van de rijrichting de kruising Jagerstraat/Venestraat gevaarlijk wordt!

AANBEVELINGEN/OVERWEGINGEN

Afsluiting van het Sluisplein is onwenselijk, zie eerder genoemde argumenten.

- Het is slecht voor de doorstroming binnen het gebied.
- Het verbetert de veiligheid in het gebied niet.
- Ons eerdere voorstel de gevelterrassen te verwijderen is nog steeds niet uitgetoet. Of de oudere heggen aan de straatzijde beperken/verwijderen, zodat loopruimte ontstaat.
- Voor de Jagerstraat is Scenario 1A en 2A een extreme toename, 500% meer verkeer op een B-weg, voor de bewoners onleefbaar en voor de veiligheid onwenselijk. In vergelijking met Scenario 1 is het percentage in de Tol een toename van 24%, waar brede zichtlijnen zijn, en waarvan de inrichting voor veiligheid op meerdere manieren ontwikkeld kan worden. Dat staat naar onze mening niet meer in verhouding.
- De verschillen tussen de toename van het verkeer zijn toch wel heel groot.
- De brug die aangelegd wordt tussen de Tol en het Toevluchtpad zou zo geconstrueerd moeten worden, dat er geen geluidsoverlast optreedt als je er overheen rijdt en heeft ten alle tijden 2 rijrichtingen.
- De keuze tussen 1A en 2A spreiden of concentreren, betekent dat er gekozen wordt om het nog drukker te maken met verkeer in een oud centrum. Er worden 3 straten significant hoger belast met verkeer door afsluiting van het Sluisplein.

Als het Sluisplein al geen woonerf mag worden, is een promenade wensen helemaal een utopie.

Wij vinden dit onwenselijk. De toeloop door bezoekers wordt hierdoor niet minder en in deze straten wordt het dan ook nog gevaarlijker voor deze bezoekers.

De vermeende onveiligheid op het Sluisplein creëert op meerdere straten een veel onveiligere situatie. Een waterbedeffect, dat niet wenselijk is als het om verkeersveiligheid gaat. Veiligheid moet voor het gehele gebied gelden, maar dat wordt door afsluiting van het Sluisplein niet bereikt. Zo ook zal de doorstroming en leefbaarheid in het gebied niet verbeteren.

Parkeren

- Er is toegezegd dat het aan te leggen parkeerterrein voor ontlasting van de parkeerdruk in alleen Zuid, met name het oude centrum, zou zorgen. De parkeerdruk zal in de Tol nog hoger worden door het IKC en de sporthal, dan is parkeren op deze nieuwe parkeerplaats een voordeel, want het is bereikbaar vanaf de Tol. Zuid heeft al de hoogste parkeerdruk,
 1. in het oude gedeelte is de druk 100%+
 2. in de Tol zal de parkeerdruk verhogen door het IKC en de sporthal, waar de parkeerdruk nu al aan de normgrens van de gemeente zit
- De naam van het parkeerterrein zou niet moeten leiden naar het sluisgebied of het Damcentrum zou bijv. "P de Tol" of 'P Zuid' moeten zijn.

Verkeersgeneratie

- De verhoging van verkeersdruk bij bebouwing van de Star is niet genoemd. De geplande 107 woningen zullen ook invloed hebben op de doorstroming op de Tol-rotonde.
- In hoeverre is het nieuw aan te leggen parkeerterrein straks openbaar gebied als de parkeerplaatsen onder het nieuwe appartementencomplex met een slagboom zijn afgescheiden? Het behoort toch tot het gebied dat Waterland Real Estate van de Erven Engels gekocht heeft.
- Hoeveel openbare parkeerplaatsen worden er nu echt gecreëerd? Ook voor de appartementen zullen parkeerplaatsen gerekend moeten worden. Gaan die ten koste gaan van de berekende openbare plaatsen?
- Wordt/is de parkeerplaats openbare weg of eigen terrein (zoals in Voorburg onder 'het zeilschip', zodat sluitingstijden van toepassing kunnen zijn)?
- Op welke termijn verwacht u dat het parkeerterrein in gebruik kan worden genomen?
- Vanwege de extreme parkeerdruk in de zomer, vertrouwen wij erop dat dit als veilig (want vervuiling) parkeerterrein komende zomer al beschikbaar zal zijn voor de buurt.

Wij willen deze brief graag mondeling toelichten door een rondleiding in het gebied te geven, zodat een beter inzicht gecreëerd wordt in de samenhang van de factoren die van belang zijn.

Met vriendelijke groet,
Het Bestuur van Wijkvereniging Leidschendam-Zuid

Fia Vader, De Zwaan 13, 2266 NN Leidschendam,
Kim Jong, Nieuwstraat 99, 2266 AC Leidschendam
Mieke Hoeve, 't Hert 51, 2266 Leidschendam

Correspondentieadres: f.vader@casema.nl